



Mémoire d'Information  
relatif à la mise en place d'un par-  
tenariat public-privé pour l'Aéroport  
de Bamako-Sénou

Soumis le 15 mai 2010 par:





Lufthansa Consulting GmbH  
Von-Gablenz-Str. 2-6  
50679 Köln  
Germany

Registration:  
Local Court of Cologne  
Commercial Register HRB 17788

Managing Director:  
Werner Schuessler



## **Contrôle de qualité de document**

<b>Révision</b>	<b>Date</b>	<b>Auteur</b>	<b>approuvé</b>	<b>confirmée</b>	<b>Description</b>
Final1	18.06.10	AX-TF	LCG-MO	GLN-GL	calendrier révisé

## Avertissement

Le présent mémorandum d'information (le «Mémorandum») a été élaboré pour le Gouvernement de la République du Mali (le «Gouvernement») par ses conseils, Lufthansa Consulting assisté d'Axelcium et de Gide Loyrette Nouel (les «Conseils») dans le cadre de la préparation d'un appel d'offres pour la mise en concession de l'aéroport de Bamako-Sénou (le «Projet»), aux fins d'information des personnes qui pourraient être intéressées à participer au Projet. Le Mémorandum est fourni à titre strictement indicatif, et n'a pas vocation à contenir de manière exhaustive toutes les données et informations qu'un investisseur pourrait considérer comme nécessaires. A cet égard, ni le Gouvernement ni ses Conseils ne pourront être tenus responsables des informations ou affirmations qui y figurent ni de les mettre à jour.

Par ailleurs, le présent Mémorandum contient certaines interprétations, explications et/ou résumés de traités, de lois ou d'autres textes de nature juridique. Ces informations sont génériques et sont fournies à titre strictement indicatif ; le présent Mémorandum ne constitue en aucune façon (i) une consultation, un avis, une opinion ou un conseil juridique, ou (ii) une présentation, interprétation ou une divulgation exhaustive de ces textes.

Enfin, ni la mise à disposition du présent Mémorandum ni la distribution de toute information par le Gouvernement ou les Conseils dans le cadre du Projet ne constitue en aucune façon une recommandation d'investissement ou un conseil financier, et le présent Mémorandum ne saurait constituer une offre, un appel d'offres ou une sollicitation ayant valeur juridique.

Il appartient donc à chaque personne ayant reçu le présent Mémorandum (un «Destinataire»), avant de prendre toute décision concernant le Projet, et notamment toute décision d'y participer ou de déposer toute demande, tout document ou toute offre, d'effectuer sous son entière responsabilité ses propres recherches, vérifications et analyses sur l'ensemble des aspects du Projet, notamment les aspects techniques, opérationnels, comptables, fiscaux, financiers et juridiques, et, à cet effet, de mandater et consulter ses propres experts et conseillers. Le présent Mémorandum ne saurait aucunement engager la responsabilité ni du Gouvernement ni des Conseils à l'égard de tout Destinataire ou de tout conseil d'un quelconque Destinataire.

En acceptant de recevoir ce Mémorandum, et sauf mention contraire expresse, le Destinataire s'engage à tenir en permanence secrètes et confidentielles toutes les informations qu'il contient, de même que toute autre information concernant le Projet qui lui serait fournie ultérieurement. Le Destinataire s'engage également (i) à n'utiliser les informations contenues dans le présent Mémorandum qu'aux seules fins de déterminer son intérêt pour le Projet et (ii) à en limiter la diffusion aux seules personnes participant à l'étude de cette question. Ces personnes, et notamment les conseils du Destinataire, sont soumises à l'obligation du secret évoquée ci-dessus, le Destinataire du présent Mémorandum se portant par avance garant du respect de cette obligation de secret par les personnes à qui il aurait communiqué le Mémorandum ou toute information sur le Projet.

Enfin, le Destinataire s'engage à restituer ce Mémorandum à Lufthansa Consulting sur simple demande de ce dernier et se porte fort de ce que les personnes à qui il aurait transmis ces informations accèdent immédiatement à la même demande.

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>10</b>
<b>2.</b>	<b>Le secteur de l'aviation civile au Mali .....</b>	<b>12</b>
2.1	Les aéroports .....	12
2.2	Cadre institutionnel actuel.....	14
2.2.1	Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) .....	14
2.2.2	La Direction Nationale de la Météorologie (DNM) .....	14
2.2.3	Aéroports du Mali (ADM).....	15
2.2.4	L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) .....	15
2.2.4.1	La Représentation de l'ASECNA .....	15
2.2.4.2	La Délégation de l'ASECNA – (AAMN).....	16
2.2.5	Assistance Aéroportuaire du Mali (ASAM-SA).....	17
2.2.6	Compagnies Aériennes.....	17
2.3	Cadre institutionnel envisagé lors de la mise en place du PPP.....	19
<b>3.</b>	<b>Présentation de l'aéroport de Bamako-Sénou .....</b>	<b>20</b>
3.1	Historique du trafic .....	20
3.2	Données relatives à l'aéroport .....	22
<b>4.</b>	<b>Prévisions de trafic à l'aéroport de Bamako-Sénou .....</b>	<b>23</b>
4.1	Prévisions de trafic passagers .....	23
4.2	Prévisions de trafic fret.....	24
4.3	Mouvements d'avion .....	25
<b>5.</b>	<b>Politique tarifaire appliquée à l'aéroport de Bamako-Sénou</b>	<b>26</b>
5.1	Etat des lieux des redevances appliquées à l'aéroport de Bamako-Sénou..	26
5.1.1	Redevance d'atterrissage et de stationnement.....	26
5.1.1.1	Redevance d'atterrissage .....	26
5.1.1.2	Redevance de stationnement .....	28
5.1.2	Redevance passagers et redevance de sûreté .....	29
5.1.2.1	Redevance passagers .....	29
5.1.2.2	Redevance de sûreté .....	29
5.1.3	Redevance fret .....	29
5.1.4	Redevance de balisage lumineux de piste et autres .....	29
5.1.4.1	Balisage HI .....	29
5.1.4.2	Redevance de prolongation d'ouverture .....	30
5.1.4.3	Redevance de Développement de l'Infrastructure Aéronautique et Météorologique (la "Redevance de Développement") .....	30
5.1.5	Redevance carburant et loyer .....	30
5.1.5.1	Redevance carburant.....	30
5.1.5.2	Loyer .....	30
5.1.6	Banques d'enregistrement .....	31

5.1.7	Redevance informatique .....	31
5.1.8	Redevances commerciales .....	31
5.1.9	Publicité .....	31
5.1.10	Parking .....	31
5.1.11	Services de base .....	31
5.2	Structure de répartition des redevances perçues par les acteurs du secteur aéroportuaire au Mali .....	32
5.2.1	La Représentation de l'ASECNA .....	32
5.2.2	La Délégation de l'ASECNA.....	32
5.2.3	ADM .....	32
5.2.4	ANAC .....	32
5.3	Structure et indexation des redevances à percevoir par le futur Concessionnaire à l'aéroport de Bamako-Sénou.....	32
<b>6.</b>	<b>Programme d'investissements à l'aéroport de Bamako-Sénou</b>	<b>34</b>
6.1	Investissements réalisés par le Gouvernement .....	34
6.1.1	Construction d'une nouvelle aérogare fret .....	34
6.1.2	Réhabilitation des aérogares passagers.....	34
6.1.3	Extension et réaménagement des salons d'honneur .....	35
6.1.4	Construction d'une route de patrouille le long de la clôture .....	35
6.1.5	Renouvellement du système d'Aide à l'Atterrissage aux Instruments (ILS/DME).....	35
6.1.6	Renouvellement de la centrale électrique et du balisage lumineux.....	35
6.2	Investissements à réaliser par le MCC .....	35
6.2.1	Côté piste .....	35
6.2.2	Côté ville.....	36
6.2.3	Renforcement institutionnel.....	36
6.3	Programme d'investissements à la charge du Concessionnaire .....	36
<b>7.</b>	<b>Principaux résultats financiers du projet .....</b>	<b>39</b>
7.1	Cash Flow générés par le Projet.....	39
7.2	Ingénierie financière envisagée pour le Projet.....	39
7.3	Résultats financiers du Projet .....	41
<b>8.</b>	<b>Cadre législatif, réglementaire et institutionnel .....</b>	<b>43</b>
8.1	Cadre législatif des secteurs aéronautique et aéroportuaire .....	43
8.1.1	Au niveau international.....	43
8.1.2	Au niveau régional.....	44
8.1.3	Au niveau national.....	45
8.2	Cadre juridique et institutionnel des délégations de service public .....	45
8.2.1	La passation du contrat .....	45
8.2.2	Le régime des biens de la concession.....	46
8.3	Autres questions pertinentes.....	46
8.3.1	Questions foncières .....	46
8.3.2	Le volet social.....	47
8.3.3	Le droit des investissements.....	47



8.3.4	Le droit de l'environnement.....	48
<b>9.</b>	<b>Eléments de la Convention de Concession.....</b>	<b>49</b>
<b>10.</b>	<b>Procédure de mise en place de la concession .....</b>	<b>52</b>
10.1	Le cadre juridique applicable .....	52
10.2	Les étapes de la procédure d'appel d'offres .....	52
10.2.1	Publicité.....	52
10.2.2	Pré-qualification des candidats .....	52
10.2.3	Appel d'offres et sélection des offres .....	53
10.3	Attribution de la Convention de Concession .....	53
10.4	Contrôle de la passation et de l'exécution des marchés.....	53
10.5	Contact pour la procédure de mise en concession.....	54
<b>11.</b>	<b>Calendrier de mise en place de la concession .....</b>	<b>55</b>
<b>12.</b>	<b>Le nouveau terminal de Bamako-Sénou .....</b>	<b>56</b>

## Table des illustrations

Figure 1: Carte de la République du Mali .....	11
Figure 2: Les principaux aéroports du Mali .....	13
Figure 3: Développement du trafic passager à BKO (2003-2008).....	20
Figure 4: Développement du trafic fret à BKO (2003-2008) .....	21
Figure 5: Développement des mouvements d'avions à BKO (2003-2008)...	21
Figure 6: Données relatives à l'aéroport de BKO .....	22
Figure 7: Développement du trafic passagers (2009-2039) .....	23
Figure 8: Trafic passagers (historique et prévu) .....	24
Figure 9: Développement total du trafic fret en tonnes (2009-2039) .....	24
Figure 10: Trafic fret en tonnes (historique et prévu) .....	25
Figure 11: Prévisions des mouvements d'avion (2009-2039).....	25
Figure 12: Mouvements d'avion (historiques et prévus) .....	25
Figure 13: Redevances d'atterrissage trafic international aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti.....	26
Figure 14: Redevances d'atterrissage trafic national aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti.....	27
Figure 15: Redevances d'atterrissage trafic international aux aérodromes secondaires .....	27
Figure 16: Redevances d'atterrissage trafic national aux aérodromes secondaires .....	27
Figure 17: Redevances d'atterrissage pour les aéronefs de tourisme, privés ou d'un poids inférieur ou égal à 2 tonnes .....	28
Figure 18: Redevances balisage HI .....	30
Figure 19: Investissements prévus à la charge du Concessionnaire à Bamako-Sénou (en MXOF).....	37
Figure 20: Phasage des investissements à la charge du Concessionnaire (en MXOF courant).....	38
Figure 21: Revenus <i>versus</i> Charges d'exploitation (en MXOF) .....	39
Figure 22: Plan de financement .....	40
Figure 23: Structuration possible de la dette financière.....	40
Figure 24: Flux de trésorerie du Projet (en MXOF).....	41
Figure 25: ETE <i>versus</i> service de la dette (en MXOF) .....	41
Figure 26: Taux de couverture de la dette (ADSCR) .....	42
Figure 27: Les termes de références .....	50
Figure 28: Calendrier de mise en place de la concession .....	55
Figure 29: Le nouveau terminal de jour .....	56
Figure 30: Le terminal de nuit .....	56
Figure 31: Le plan côte ville .....	57

## Glossaire

AAMN – Activités Aéronautiques et Météorologiques Nationales  
ADM – La Direction de « Aéroports du Mali »  
ADSCR – « Average Debt Service Cover Ratio »  
AG – Aviation Générale  
ANAC - L'Agence Nationale de l'Aviation Civile  
ASAM-SA – La Société « Assistance Aéroportuaire du Mali »  
ASECNA – L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar  
ATS – « Air Traffic Service »  
BKO – L'aéroport de Bamako-Sénou  
CAP – Circulation Aérienne Publique  
DNM – La Direction Nationale de la Météorologie  
EBE – Excédent Brut d'Exploitation  
EIE – Etude d'Impact Environnemental  
EPIC – Etablissement Public à Caractère Industriel  
EUR – Euro  
FCFA – Franc CFA  
FMI – Fonds Monétaire International  
IAMA - L'Institut Africain des Métiers de l'Aérien  
MCC – Millennium Challenge Corporation  
MXOF – Million FCFA  
OACI – Organisation de l'Aviation Civile Internationale  
PIB – Produit intérieur brut  
PPP – Partenariat Public-Privé  
ROE – « Return on Equity »  
SSLI – Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie  
TCAM – Taux de Croissance Annuel Moyen  
TRI – Taux de Rentabilité Interne  
UEMOA – L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine  
USD – United States Dollar  
VAN – Valeur Actuelle Nette  
VIP – Very Important Person

## **1. Introduction**

Le gouvernement des États-Unis d'Amérique, représenté par le Millennium Challenge Corporation (MCC), investit dans les infrastructures du Mali dans un objectif de développement socioéconomique et de réduction de la pauvreté. Une partie de ce programme d'investissements est dédiée à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires, particulièrement à l'aéroport de Bamako-Sénou, qui constitue une passerelle majeure pour le commerce régional et international et un levier incontournable de développement.

Le programme d'investissements du MCC à l'aéroport de Bamako-Sénou poursuit un double objectif (i) d'amélioration des infrastructures aéroportuaires, tant côté ville que côté piste, et (ii) de renforcement du cadre institutionnel du secteur aéroportuaire malien. Les résultats attendus de ce programme sont une amélioration à long terme de la gestion, du fonctionnement et de l'entretien de l'aéroport.

C'est dans ce cadre que le Ministre de l'Équipement et des Transports, en sa qualité d'Autorité Déléguée représentant l'État du Mali, invite les parties intéressées à participer à un appel d'offres public visant à mettre en place un partenariat public-privé (PPP) pour l'aéroport de la capitale, Bamako-Sénou sous la forme d'une concession de gestion de l'aéroport sur une période de 30 ans.

Le présent Mémoire d'Information est une première étape dans le processus de mise en concession de l'aéroport de Bamako-Sénou. Il vise à apporter aux investisseurs des premiers éléments d'information concernant la République du Mali, le secteur aéroportuaire malien, l'aéroport de Bamako-Sénou et le projet de mise en concession de cet aéroport.

La République du Mali est un État indépendant et démocratique de la sous-région subsaharienne d'Afrique occidentale. Le système de gouvernement peut être défini comme semi-présidentiel. Il est le 24<sup>ème</sup> plus grand pays du monde. Le pays est dirigé par le Président Amadou Toumani Touré.

Géographiquement, le pays est enclavé par l'Algérie, la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Niger. Le fleuve Niger est le fleuve le plus grand de la République du Mali, le deuxième en importance étant le fleuve Sénégal.

Figure 1: Carte de la République du Mali



Source: CIA factbook

Le Mali compte 14.500.000 habitants. La langue officielle est le français, avec une proportion de 80% de la population parlant la langue bambara.

Le Gouvernement a poursuivi avec succès la mise en œuvre recommandée par le FMI du programme d'ajustement structurel, qui aide l'économie à croître, à se diversifier et à attirer les investissements étrangers. Le Mali a investi dans le tourisme et l'industrie manufacturière. L'adhésion du Mali au programme de réforme structurelle et à la dévaluation de 50% du franc CFA intervenue en Janvier 1994 a dynamisé la croissance économique qui s'établit à une moyenne de 5% depuis 1996. Les envois de fonds des travailleurs émigrés et l'accès aux routes de commerce externes (pays sans littoral) ont été compromis par des difficultés rencontrées par la Côte d'Ivoire voisine. Toutefois, le Mali construit un réseau routier qui permettra de le connecter à tous les pays voisins et possède déjà une ligne de chemin de fer jusqu'au Sénégal. Les aéroports jouent un rôle essentiel dans la connectivité au sein de la République du Mali, pour les affaires comme pour le tourisme.

En 2009, le PIB (exprimé en parité de pouvoir d'achat) s'élevait à 15,52 milliards d'USD, soit 1.200 USD par habitant. L'agriculture contribue à hauteur de 44% du PIB, l'industrie à 17% et les services à 38%. Néanmoins, avec

80% de la population active totale, l'agriculture demeure le principal secteur économique.

Les principaux produits d'exportation sont le coton, l'or et le bétail, pour une valeur de 1.872 millions USD (2008), alors que le pétrole, la machinerie et équipement, les matériaux de construction et les produits alimentaires et textiles constituent les principaux produits d'importation, pour une valeur de 2.440 millions USD (2008).

Depuis 1999, le franc CFA d'Afrique de l'Ouest (devise des pays de l'UEMOA) a été rattaché à l'Euro (EUR) à un taux de 655.957 francs CFA pour un euro.

L'islam est la religion la plus populaire (90%) dans la République du Mali, qui possède d'ailleurs le plus grand bâtiment en latérite du monde, la grande mosquée de Djenné.

## ***2. Le secteur de l'aviation civile au Mali***

### **2.1 Les aéroports**

La disponibilité du transport aérien est vitale pour l'accès aux régions éloignées de la République du Mali. La République du Mali compte 25 aéroports principaux et secondaires présentés ci-après:

#### **Aérodromes principaux :**

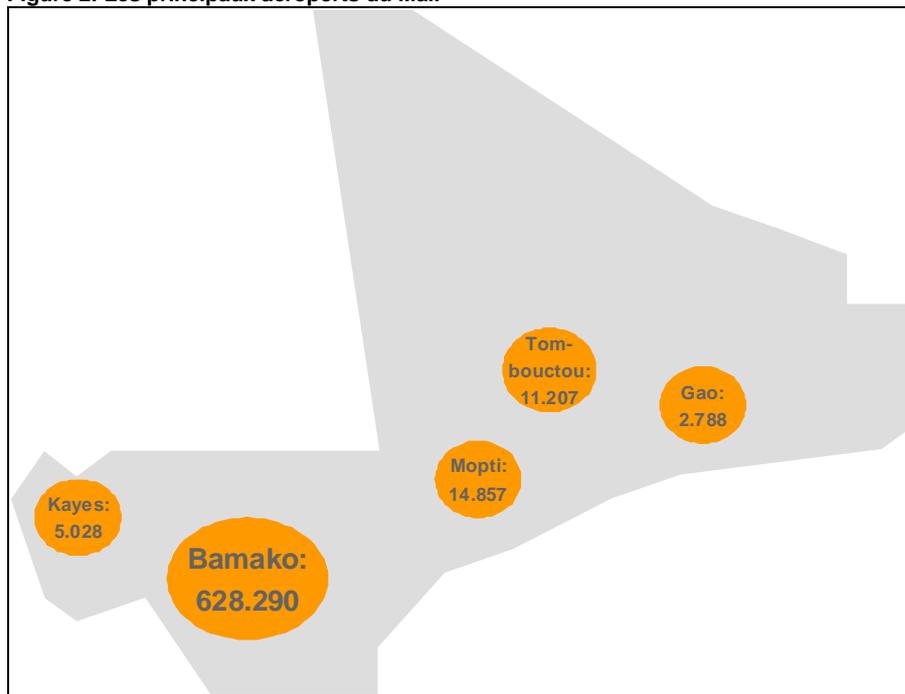
- Bamako-Sénou
- Gao
- Kayes Dag-Dag
- Mopti Ambodedjo
- Tombouctou
- Sikasso Dignangan
- Nioro
- Yélimané
- Manantali
- GoundamNara
- Kéniéba

### Aérodromes secondaires :

- Ansongo
- Bafoulabé
- Bandiagara
- Bougouni
- Bourem
- Douentza
- Kidal
- Kita
- Kolokani
- Koutiala
- Mènaka
- Niafunké
- Téssalit

En 2008, seuls les aéroports de Bamako-Sénou, Gao, Kayes Dag-Dag, Mopti Ambodedjo et Tombouctou ont reçu un trafic aérien régulier significatif.

Figure 2: Les principaux aéroports du Mali



Source: Lufthansa Consulting

## 2.2 Cadre institutionnel actuel

Les structures aéronautiques sont placées sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et des Transports chargé d'élaborer et de mettre en œuvre la politique nationale dans les domaines de l'équipement et des transports.

Le cadre institutionnel du secteur aéronautique est constitué par les organismes publics et parapublics suivants :

- L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- La Direction Nationale de la Météorologie (DNM) ;
- La société « Aéroports du Mali » (ADM) ;
- L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) ;
- La Société « Assistance Aéroportuaire du Mali » (ASAM-SA) ;
- Les Compagnies Aériennes.

### 2.2.1 Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

L'ANAC a pour mission de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi.

A ce titre elle est chargée de :

- Participer à l'élaboration de la réglementation de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et aux dispositions communautaires, et suivre l'application de cette réglementation ;
- Contrôler l'application des règles de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- Planifier, coordonner et superviser l'ensemble des activités de l'Aviation Civile ;
- Superviser les services de la navigation aérienne ;
- Elaborer, mettre en œuvre et suivre la politique en matière de formation en aéronautique.

### 2.2.2 La Direction Nationale de la Météorologie (DNM)

La DNM a pour mission l'observation et l'étude des conditions météorologiques en vue de contribuer au développement économique et social du pays par la fourniture des informations météorologiques appropriées à tous les usagers, y compris l'aviation. La DNM est chargée de la conception et de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de météorologie.

### 2.2.3 Aéroports du Mali (ADM)

La société « Aéroports du Mali » est un établissement Public à Caractère Industriel et Commercial chargé de la gestion commerciale de tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique. A cet effet, il lui incombe la gestion des installations et services suivants : domaines aéroportuaires, aérogares, espaces aéroportuaires, catering, duty free shop, etc.

D'un point de vue financier, l'ADM est une entreprise financièrement saine et pérenne dont les principaux résultats sont exposés ci-après :

- Chiffre d'affaire en constante augmentation sur les cinq derniers exercices ;
- Excédent Brut d'Exploitation (EBE) et résultat d'exploitation positifs sur les cinq derniers exercices ;
- Augmentation continue des fonds propres depuis 2004.

### 2.2.4 L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)

L'ASECNA est un Etablissement Public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elle regroupe 17 Etats africains et la France. Sa mission principale est d'assurer les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols des aéronefs au-dessus des espaces aériens des Etats membres.

Les activités de l'ASECNA sont gérées au Mali par deux entités séparées :

- La Représentation de l'ASECNA chargée des activités communautaires (Article 2 de la Convention de Dakar) au titre desquelles les aéroports de Bamako-Sénou, Mopti et de Gao sont gérés ;
- La Délégation de l'ASECNA chargée des Activités Aéronautiques et Météorologiques Nationales (AAMN ou Délégation de l'ASECNA) qui lui sont confiées par l'Etat sur la base d'un Contrat Particulier prévu par l'Article 10 de la Convention de Dakar.

#### 2.2.4.1 La Représentation de l'ASECNA

Conformément à l'Article 2 de la Convention de Dakar, l'ASECNA est chargée de la gestion technique et de l'entretien des aéroports dits communautaires de **Bamako-Sénou, Mopti-Ambodédjo et Gao**. Plus précisément, elle est chargée de la conception, réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologiques, aussi bien que la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur ces aérodromes communautaires.

#### 2.2.4.2 La Délégation de l'ASECNA – (AAMN)

Au titre de sa mission dite "nationale" conformément à l'Article 10 de la Convention de Dakar, l'ASECNA peut se voir confier la gestion ou l'entretien de toute exploitation d'utilité aéronautique ou météorologique. L'ASECNA peut se voir aussi confier par les États membres (Article 12 de la Convention de Dakar), l'exécution d'études et le contrôle de travaux d'aéroports ou d'installations d'équipements techniques et leur maintenance.

La Décision N°2007/01325/ASECNA/DGDD prévoit la création, l'organisation et précise les attributions de la Délégation de l'ASECNA Sous l'autorité du Directeur Général de l'ASECNA, la Délégation de l'ASECNA est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'ASECNA en matière d'exploitation des aéroports concédés, de maintenance des équipements et matériels, d'approvisionnements et achats, ainsi que l'exécution et le suivi des activités administratives, financières et comptables des aéroports et stations météorologiques confiés à l'ASECNA au titre de l'Article 10 de la Convention de Dakar. A ce titre, elle gère l'ensemble des activités liées à l'exploitation (i) des installations techniques et des aires de mouvements des aéroports dont la liste est annexée au contrat particulier entre l'Etat du Mali et l'ASECNA (le "**Contrat Particulier**"), (ii) des aides terminales et de télécommunications sur les aérodromes secondaires, (iii) des services de météorologie sur les aérodromes et les stations météorologiques, et (iv) des services de sauvetage et de lutte contre les incendies.

Plus précisément, au niveau de l'aéroport de Bamako-Sénou, les tâches suivantes sont réparties entre la Représentation de l'ASECNA et la Délégation de l'ASECNA :

La Représentation de l'ASECNA est en charge de la conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services suivants à l'aéroport de Bamako-Sénou, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage :

- transmission des messages techniques et de trafic
- guidage des aéronefs
- contrôle de la circulation aérienne
- information en vol
- prévision et transmission des informations dans le domaine météorologiques.

La Délégation de l'ASECNA gère l'ensemble des activités suivantes à l'aéroport de Bamako-Sénou :

- exploitation et entretien des installations techniques (excluant ceux confiés à l'ASECNA dans le cadre des activités communautaires) ;
- exploitation et entretien des aires de mouvements

## 2.2.5 Assistance Aéroportuaire du Mali (ASAM-SA)

- L'ASAM-SA est une société anonyme d'économie mixte qui a pour mission principale la gestion de l'assistance en escale sur les plates formes aéroportuaires destinées au transport aérien public. A cet effet, elle est chargée de l'enregistrement, de l'embarquement et du débarquement des passagers, des bagages, du fret et de la poste. En outre, l'ASAM-SA gère le stationnement des aéronefs sur l'aire de trafic de l'aéroport de Bamako-Sénou.
- La société ASAM-SA, dont l'Etat détient 51% du capital, est régie par la convention du 5 janvier 2007 relative au partenariat technique et financier dans le cadre de l'assistance en escale signée par l'Etat du Mali représenté par le Ministre de l'Equipement et des Transports et la Société Europe Handling Mali SA (la "**Convention ASAM-SA**"). Au titre de la Convention ASAM-SA, l'ASAM-SA bénéficie d'une exclusivité sur les activités d'assistance en escale à l'aéroport de Bamako-Sénou pour une période de 25 ans.

## 2.2.6 Compagnies Aériennes

Actuellement, huit compagnies aériennes sont immatriculées au registre de l'aviation civile malienne.

De ces compagnies, trois (3) effectuent des vols réguliers:

- la Société Nouvelle Air Mali ;
- la Société Mali Air Express (MAE) ;
- SAM Inter Continental Group.

En outre, cinq autres compagnies effectuent des vols à la demande :

- Sahel Aviation Service (SAS) ;
- CTK Net Work Mali (CTK) ;
- Aéro Services Mali (ASM) ;
- Malian Aero Company (MAC) ;
- Tombouctou Aviation Company (TAC).

Les compagnies aériennes internationales suivantes desservent l'aéroport de Bamako-Sénou:

- Aero Benin
- Afriqiyah Airways
- Aigle Azur
- Air Algérie
- Air Burkina
- Air France
- Air Ivoire

- Air Méditerranée
- ASKY Airlines
- Benin Golf Air
- Ethiopian Airlines
- Go Voyages
- Kenya Airways
- Mauritania Airways
- Royal Air Maroc
- Tunisair
- South African Airways

Les destinations desservies à partir de l'aéroport de Bamako-Sénou sont :

- Abidjan, Cote Ivoire
- Accra, Ghana
- Addis Abeba, Éthiopie
- Algiers, Algérie
- Barcelona, Espagne
- Banyul-Yundum, Gambie
- Brazzaville, Rep. Congo
- Paris Charles de Gaulle, France
- Paris Orly, France
- Conakry, Guinée
- Casablanca, Maroc
- Cotonou, Bénin
- Dakar, Sénégal
- Kinshasa-N'Djili, Dem. Rep. Congo
- Freetown-Lungi, Sierra Léone
- Johannesburg, Afrique du Sud
- Kayes, Mali
- Luanda, Angola
- Libreville, Gabon
- Lomé, Togo
- Madrid, Espagne
- Nairobi-Jomo Kenyatta, Kenya
- Niamey, Niger
- Nouakchott, Maurétanie
- Ouagadougou, Burkina Faso
- Pointe Noire, Rep. Congo
- Tripoli, Libye
- Tunis, Tunisie

### 2.3 Cadre institutionnel envisagé lors de la mise en place du PPP

Le nouveau cadre institutionnel envisagé concurremment avec la mise en concession de l'aéroport de Bamako-Sénou sera organisé tel qu'il suit:

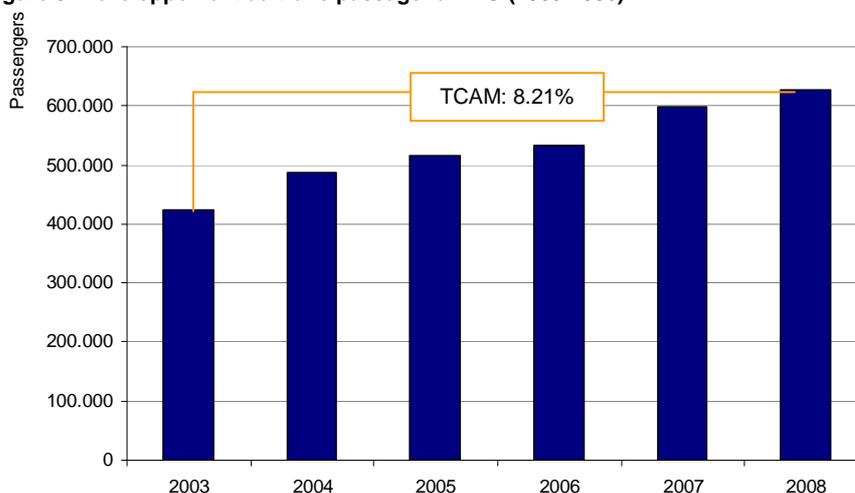
- le Ministère de l'Équipement et des Transports agira en tant qu'Autorité Délégante et à ce titre s'assurera, par l'intermédiaire de son représentant et du Comité de suivi et de pilotage, que l'exploitation de l'aéroport de Bamako-Sénou sera conforme à la Convention de Concession (tel que ce terme est défini ci-après);
- l'ANAC régulera et supervisera toutes les structures opérationnelles du secteur de l'aviation civile au Mali, y compris la fourniture des services météorologiques aéronautiques;
- le Concessionnaire (tel que ce terme est défini ci-après) mènera, à minima, les activités ci-après :
  - les activités actuellement confiées à ADM à l'aéroport de Bamako-Sénou ;
  - les activités actuellement confiées à la Délégation de l'ASECNA à l'aéroport de Bamako-Sénou (notamment les activités sur les aires de mouvements, la zone à accès réglementé, l'éclairage des aires de stationnements) ;
  - les activités de gestion du stationnement des aéronefs actuellement effectuées par ASAM-SA à l'aéroport de Bamako-Sénou
- la nouvelle structure d'exploitation des aéroports de l'intérieur, qui pourrait prendre la forme d'un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), assurera les missions de financement, d'exploitation et de développement des aéroports de l'intérieur y compris ceux actuellement gérés par l'ANAC. L'EPIC assurera les missions actuelles d'ADM et de la Délégation de l'ASECNA pour les aéroports intérieurs ;
- la Direction Nationale de la Météorologie (DNM) sera responsable de toutes les activités météorologiques à l'exception de celles confiées à la Représentation de l'ASECNA ;
- la Représentation de l'ASECNA assurera la gestion technique (SSLI, ATS, Météo) des aéroports de Bamako, Mopti-Ambodedjo et Gao ;
- Concernant l'ASAM-SA et les activités d'assistance en escale à l'aéroport de Bamako-Sénou, ces activités ne seront pas incluses dans le périmètre de la concession. Néanmoins, des négociations pourraient être envisagées avec les différentes parties prenantes afin d'inclure les activités de l'ASAM-SA dans le périmètre de la concession.

### 3. Présentation de l'aéroport de Bamako-Sénou

#### 3.1 Historique du trafic

Au cours des 6 dernières années, le trafic à l'aéroport de Bamako-Sénou a été caractérisé par une croissance stable et soutenue du trafic passagers. De 2003 à 2008, le nombre de passagers à l'aéroport de Bamako-Sénou est passé de 424.000 à plus de 628.000 passagers (y compris les passagers en correspondance).

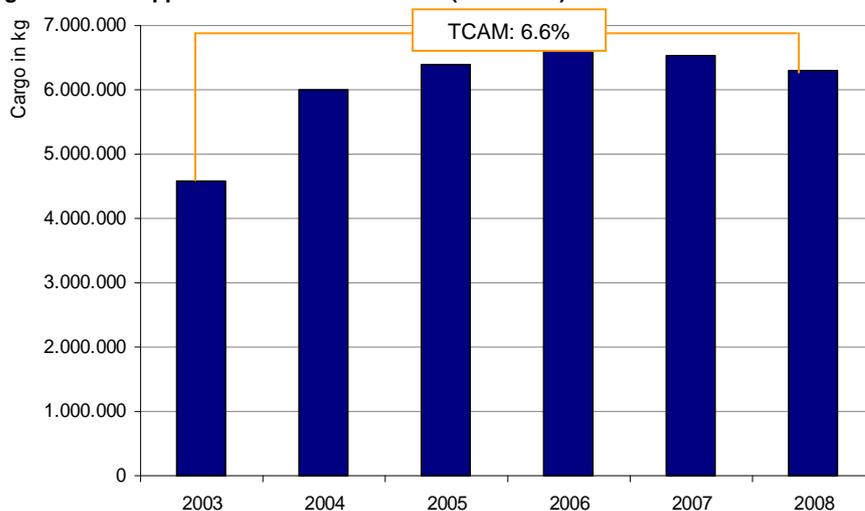
Figure 3: Développement du trafic passager à BKO (2003-2008)



Source: ADM

Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) du fret entre 2003 et 2008 s'est établi à 6,56%. Il faut toutefois noter que le volume de fret s'est contracté entre 2006 et 2008, et que, malgré un TCAM de 6,56%, le volume total de fret est relativement faible. En 2008, l'aéroport de Bamako-Sénou traitait 6.300 tonnes de fret.

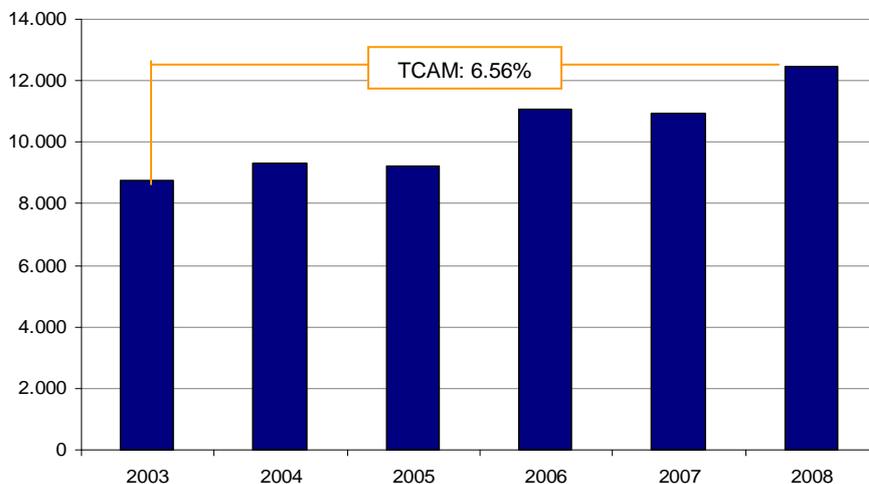
Figure 4: Développement du trafic fret à BKO (2003-2008)



Source: ADM

La croissance du nombre de passagers et des volumes de fret ont naturellement conduit à une augmentation du nombre de mouvement d'avions.

Figure 5: Développement des mouvements d'avions à BKO (2003-2008)



Source: ADM

Malgré la croissance constante entre 2003 et 2008, la crise économique mondiale a eu un impact sur le trafic aérien au Mali. En outre, l'enlèvement d'un groupe de touristes près de Tombouctou en janvier 2009 a généré une mauvaise publicité pour le pays et a particulièrement touché l'industrie du tourisme. Il est donc admis que le ralentissement du trafic au Mali a com-

mençé en janvier 2009 en raison de la combinaison de deux facteurs précités.

### 3.2 Données relatives à l'aéroport

Figure 6: Données relatives à l'aéroport de BKO

Données relatives à l'aéroport	
	
Nom de l'aéroport	Bamako / Sénoú
Code de l'aéroport IATA: OACI:	BKO GABS
Type d'aéroport	Civil
Coordonnées du point de référence (ARP)	12°32'16"N 007°56'36"W
Déclinaison magnétique	6° Ouest
Altitude de référence (pieds/mètre):	1247 ft / 380 m
Température de référence	26,8 °C
Types de trafic autorisés	IFR / VFR
Heures de fonctionnement	24 heures
Classification de sauvetage / anti-incendie	Catégorie 8
Aéronef de référence / Catégorie d'aéroport	B747-400
Direction et distance par rapport à la ville	7,5 NM SSE de Bamako

Source: Lufthansa Consulting, Google, AIP

## 4. Prévisions de trafic à l'aéroport de Bamako-Sénou

### 4.1 Prévisions de trafic passagers

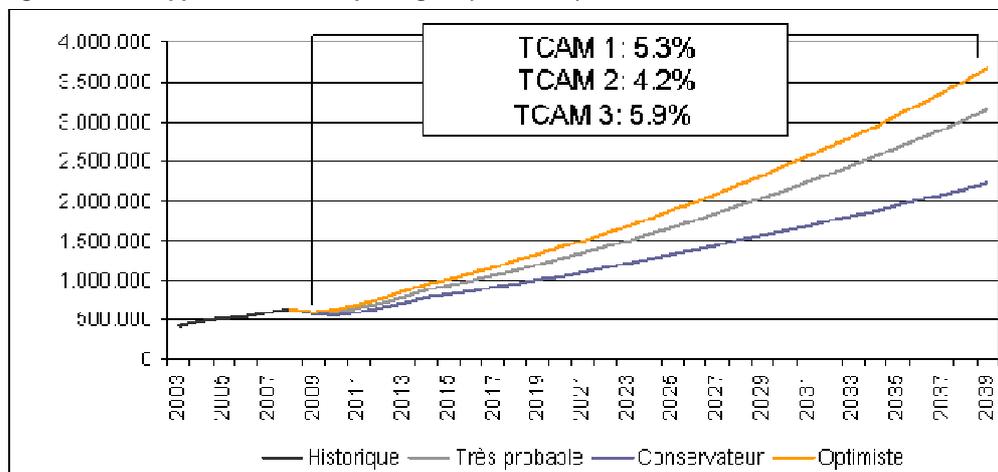
Dans le cas de l'aéroport de Bamako-Sénou, le développement passé du trafic de passagers (2003-2008) se caractérise par une très forte corrélation avec le développement du PIB de l'Afrique subsaharienne sur la même période. Pour cette raison, ce PIB a été choisi comme base de prévision pour l'aéroport de Bamako-Sénou.

Au surplus, trois autres facteurs déterminants ont été ajoutés :

- L'importance grandissante d'Air Mali et développement d'un hub à l'aéroport de Bamako-Sénou ;
- La crise économique mondiale ;
- Le développement du tourisme.

De 2003 à 2008, le taux de croissance annuel moyen (TCAM) du nombre total de passagers était de 8,19%. Cette croissance se poursuivra probablement après 2010, mais à un taux plus faible.

Figure 7: Développement du trafic passagers (2009-2039)



Source: Lufthansa Consulting

**Figure 8: Trafic passagers (historique et prévu)**

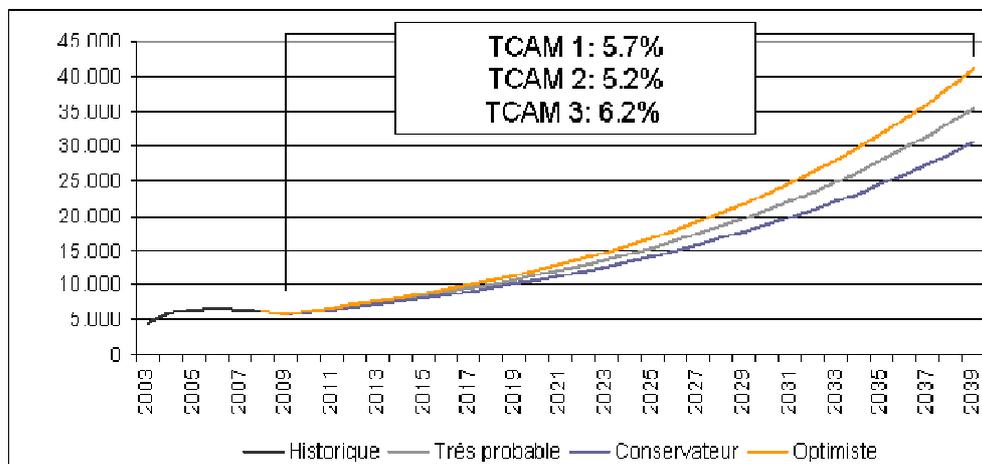
	Très probable	Conservateur	Optimiste
2003	430.798	430.798	430.798
2008	636.157	636.157	636.157
2009	600.603	600.603	600.603
2013	793.341	711.464	857.041
2018	1.125.101	956.394	1.243.855
2023	1.499.730	1.216.739	1.684.469
2028	1.944.113	1.508.054	2.208.375
2033	2.444.361	1.814.163	2.809.641
2039	3.147.266	2.217.385	3.670.394

Source: Lufthansa Consulting

## 4.2 Prévisions de trafic fret

Pour les prévisions de fret, aucune analyse de régression n'a pu être effectuée par rapport au PIB car la corrélation entre ces deux éléments n'est pas avérée, ce qui signifie que dans aucun cas le trafic de fret ne s'est développé en fonction de la croissance du PIB. Cela s'explique en partie par le faible niveau du trafic fret à l'aéroport de Bamako-Sénou (6.115 tonnes en 2009). Des changements mineurs peuvent donc mener à une forte baisse ou hausse de la croissance du trafic fret.

**Figure 9: Développement total du trafic fret en tonnes (2009-2039)**



Source: Lufthansa Consulting

**Figure 10: Trafic fret en tonnes (historique et prévu)**

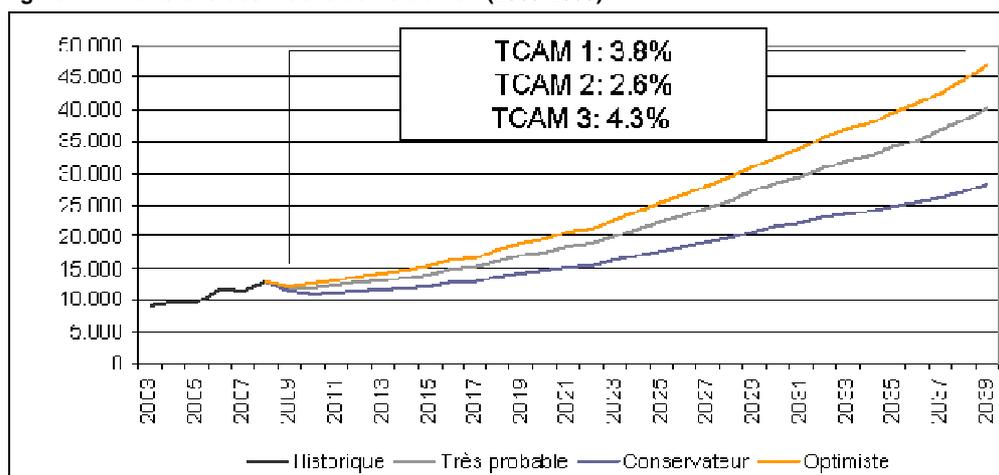
	Très probable	Conservateur	Optimiste
2003	<b>4.651</b>	<b>4.651</b>	<b>4.651</b>
2008	<b>6.405</b>	<b>6.405</b>	<b>6.405</b>
2009	<b>6.115</b>	<b>6.115</b>	<b>6.115</b>
2013	7.529	7.315	7.747
2018	10.172	9.653	10.703
2023	13.714	12.716	14.760
2028	18.463	16.730	20.326
2033	24.825	21.987	27.956
2039	35.358	30.472	40.917

Source: Lufthansa Consulting

### 4.3 Mouvements d'avion

Les mouvements d'avion ne comprennent ni les mouvements d'aviation générale (AG) ni les mouvements militaires.

**Figure 11: Prévisions des mouvements d'avion (2009-2039)**



Source: Lufthansa Consulting

**Figure 12: Mouvements d'avion (historiques et prévus)**

	Très probable	Conservateur	Optimiste
2003	<b>9.210</b>	<b>9.210</b>	<b>9.210</b>
2008	<b>12.917</b>	<b>12.917</b>	<b>12.917</b>
2009	<b>11.668</b>	<b>11.668</b>	<b>11.668</b>
2013	13.125	11.751	14.212
2018	16.134	13.688	17.895
2023	20.128	16.289	22.708
2028	25.808	19.976	29.460
2033	31.939	23.674	36.880
2039	40.088	28.243	46.927

Source: Lufthansa Consulting

## **5. Politique tarifaire appliquée à l'aéroport de Bamako-Sénou**

### **5.1 Etat des lieux des redevances appliquées à l'aéroport de Bamako-Sénou**

#### **5.1.1 Redevance d'atterrissage et de stationnement**

##### **5.1.1.1 Redevance d'atterrissage**

###### **5.1.1.1.1 Aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti**

###### **Trafic international**

La figure 13 ci-après présente la tarification actuellement en vigueur concernant la redevance d'atterrissage pour le trafic international aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti.

**Figure 13: Redevances d'atterrissage trafic international aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti**

MTOW	Tarif	Perception minimum
	FCFA/Tonne	FCFA
Pour les 25 premières tonnes	3.170	9.508
De la 26ème à la 75ème tonnes	6.337	-
De la 76ème à la 150ème tonnes	8.894	-
Au-dessus de 150 tonnes	8.354	-

Source: AIP

La Délégation de l'ASECNA perçoit 72% du produit de la redevance d'atterrissage tandis que la Représentation de l'ASECNA perçoit les 28% restants.

###### **Trafic national**

La figure 14 ci-après présente la tarification actuellement en vigueur concernant la redevance d'atterrissage pour le trafic national aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti.

**Figure 14: Redevances d’atterrissage trafic national aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti**

MTOW	Tarif	Perception minimum
	FCFA/Tonne	FCFA
Pour les 14 premières tonnes	437	1.299
De la 15ème à la 25ème tonnes	1.623	-
De la 26ème à la 75ème tonnes	3.244	-
De la 76ème à la 150ème tonnes	4.118	-
Au-delà de 150 tonnes	3.868	-

Source: AIP

La Délégation de l’ASECNA perçoit 72% du produit de la redevance d’atterrissage tandis que la Représentation de l’ASECNA perçoit les 28% restants.

### 5.1.1.1.2 Aérodrômes secondaires

#### Trafic international

La figure 15 ci-après présente la tarification actuellement en vigueur de la redevance d’atterrissage pour le trafic international aux aérodrômes secondaires.

**Figure 15: Redevances d’atterrissage trafic international aux aérodrômes secondaires**

MTOW	Tarif	Perception minimum
	FCFA/Tonne	FCFA
Pour les 25 premières tonnes	3.470	9.508
De la 26ème à la 75ème tonnes	6.938	-
De la 76ème à la 150ème tonnes	9.742	-
Au-dessus de 150 tonnes	9.149	-

Source: AIP

La Délégation de l’ASECNA perçoit 100% du produit de la redevance d’atterrissage.

#### Trafic national

La figure 16 ci-après présente la tarification actuellement en vigueur de la redevance d’atterrissage pour le trafic national aux aérodrômes secondaires.

**Figure 16: Redevances d’atterrissage trafic national aux aérodrômes secondaires**

MTOW	Tarif	Perception minimum
	FCFA/Tonne	FCFA
Pour les 14 premières tonnes	494	1.464
De la 15ème à la 25ème tonnes	1.847	-
De la 26ème à la 75ème tonnes	3.698	-
De la 76ème à la 150ème tonnes	4.691	-
Au-delà de 150 tonnes	4.403	-

Source: AIP

La Délégation de l'ASECNA perçoit 100% du produit de la redevance d'atterrissage.

### 5.1.1.1.3 Aéronefs privés – aéroclub

Figure 17: Redevances d'atterrissage pour les aéronefs de tourisme, privés ou d'un poids inférieur ou égal à 2 tonnes

MTOW	Tarif	Perception minimum
	FCFA/Tonne	FCFA
Aéronefs de tourisme, privés et les aéroclubs d'un poids inférieur ou égal à 2 tonnes	2.508	1.464

Source: AIP

La Délégation de l'ASECNA perçoit 72% du produit de la redevance d'atterrissage tandis que la Représentation de l'ASECNA perçoit les 28% restants aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti.

La Délégation de l'ASECNA perçoit 100% du produit de cette redevance aux aérodromes secondaires.

### 5.1.1.2 Redevance de stationnement

La redevance de stationnement est perçue sur tous les aéroports ouverts à la circulation publique. La politique tarifaire en vigueur se décompose comme suit:

- Bamako-Sénou :
  - 67 FCFA/Tonne/Heure sur le parking principal;
  - 35 FCFA/Tonne/Heure sur le parking annexe.
- Gao et Mopti :
  - 72 FCFA/Tonne/Heure sur le parking principal;
  - 35 FCFA/Tonne/Heure sur le parking annexe.
- Pour les aérodromes secondaires:
  - 35 FCFA/Tonne/Heure

Une franchise de deux heures est mise en place.

La Délégation de l'ASECNA perçoit 100% du produit de la redevance de stationnement.

## **5.1.2 Redevance passagers et redevance de sûreté**

### **5.1.2.1 Redevance passagers**

La structure des redevances passagers actuellement en vigueur se décompose comme suit:

- Pour les passagers à destination d'un des aéroports du Mali: 2.360 FCFA/Passager;
- Pour les passagers à destination d'un aéroport situé en Afrique ou à Madagascar: 15.000 FCFA/Passager ;
- Pour les passagers à destination de tout autre aéroport: 15.000 FCFA/Passager.

ADM perçoit 100% de la redevance passagers.

### **5.1.2.2 Redevance de sûreté**

La structure de la redevance de sûreté se décompose comme suit:

- Passager sur vols nationaux: 2.000 FCFA;
- Passager sur vols internationaux: 6.000 FCFA.

L'ANAC perçoit 100% de la redevance de sûreté.

## **5.1.3 Redevance fret**

Cette redevance s'élève à 22,5 FCFA par kilogramme de fret importé et 15 FCFA par kilogramme exporté.

ADM perçoit 100% du produit de la redevance fret.

## **5.1.4 Redevance de balisage lumineux de piste et autres**

### **5.1.4.1 Balisage HI**

Cette redevance est calculée par atterrissage ou par décollage. La redevance de balisage HI est perçue aux aéroports de Bamako-Sénou, Mopti, Kayes, Sikasso et Gao.

Le tableau ci-après présente la tarification actuellement en vigueur.

**Figure 18: Redevances balisage HI**

Avion	Tarif FCFA/Avion
Pour les avions de plus de 75 tonnes	106.079
Pour les avions de poids inférieur ou égal à 75 tonnes	83.746

Source: AIP

La Représentation de l'ASECNA perçoit la totalité des redevances de balisage HI aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti. La Délégation de l'ASECNA perçoit ces redevances de balisages HI dans les autres aéroports.

#### **5.1.4.2 Redevance de prolongation d'ouverture**

Cette redevance est perçue par tous les aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP) et s'élève à 10.400 FCFA par atterrissage ou décollage par tranche de 2 heures.

Cette redevance est perçue par la Représentation de l'ASECNA aux aéroports de Bamako-Sénou, Gao et Mopti et par la Délégation de l'ASECNA pour tous les autres aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

#### **5.1.4.3 Redevance de Développement de l'Infrastructure Aéronautique et Météorologique (la "Redevance de Développement")**

Le taux de la Redevance de Développement due par le transporteur aérien pour tout passager au départ d'un vol international à partir des aéroports du Mali est fixée à vingt sept mille (27.000) francs CFA par passager. Actuellement ce montant est réparti entre ADM (12.000F CFA), l'ANAC (6.750 F CFA) et la Délégation de l'ASECNA (8.250 F CFA).

### **5.1.5 Redevance carburant et loyer**

#### **5.1.5.1 Redevance carburant**

Le montant qu'ADM réclame au titre de la redevance carburant s'élève à 3 FCFA/Litre. Cette redevance est perçue sur tous les aérodromes ouverts à la CAP.

#### **5.1.5.2 Loyer**

Loyers demandés par ADM à l'aéroport de Bamako-Sénou:

- Bureaux: 39.000 FCFA par m<sup>2</sup> par an ;
- Surfaces commerciales: 32.300 FCFA par m<sup>2</sup> par an ;
- Location de terrain nu : 2.210 FCFA par m<sup>2</sup> par an.

### **5.1.6 Banques d'enregistrement**

Pour l'utilisation d'une banque d'enregistrement à l'aéroport de Bamako-Sénou, ADM demande les redevances suivantes à l'ASAM-SA:

- International: 11.000 FCFA par banque par vol ;
- National: 5.000 FCFA par banque par vol.

### **5.1.7 Redevance informatique**

A l'aéroport de Bamako-Sénou, ADM réclame à l'ASAM-SA une redevance informatique de 380 FCFA par passager.

### **5.1.8 Redevances commerciales**

Outre le loyer, ADM facture également une redevance de concession (redevance commerciale) aux commerces ayant des activités à l'aéroport de Bamako-Sénou. Cette redevance varie entre 3 et 10% du chiffre d'affaires du commerce en question.

### **5.1.9 Publicité**

Pour les espaces publicitaires à l'aérogare de l'aéroport de Bamako, ADM pratique les redevances suivantes:

- Affiches extérieures: 100.000 à 180.000 FCFA.
- Affiches illuminées à l'intérieur de l'aérogare: 300.000 à 500.000 FCFA par m<sup>2</sup> par an.

### **5.1.10 Parking**

Pour le parking automobile, ADM demande 500 FCFA les deux premières heures, puis 200 FCFA pour chaque heure supplémentaire.

### **5.1.11 Services de base**

ADM facture les montants suivants pour les services de base:

- Eau: de 0 à 20m<sup>3</sup>: 179 FCFA/m<sup>3</sup>, de 21m<sup>3</sup> à 60m<sup>3</sup>: 474,35 FCFA/m<sup>3</sup>, à partir de 61m<sup>3</sup>: 808,25 FCFA/m<sup>3</sup>.
- Electricité: 139,20 FCFA par kWh.
- Nettoyage: 0,029% du loyer

## **5.2 Structure de répartition des redevances perçues par les acteurs du secteur aéroportuaire au Mali**

Les redevances aéronautiques sont actuellement réparties comme suit :

### **5.2.1 La Représentation de l'ASECNA**

Perçoit les redevances suivantes aux aéroports de Bamako-Sénou, Mopti Ambodedjo et Gao:

- 28% de la redevance d'atterrissage ;
- 100% de la redevance balisage lumineux ;
- 100% de la redevance prolongation d'ouverture.

### **5.2.2 La Délégation de l'ASECNA**

- 72% de la redevance d'atterrissage aux aéroports de Bamako-Sénou, Mopti Ambodedjo et Gao et 100% de cette redevance sur les autres aéroports ;
- 100% de la redevance balisage lumineux aux aéroports autres que Bamako-Sénou, Mopti Ambodedjo et Gao
- 100% de la redevance prolongation d'ouverture aux aéroports autres que Bamako-Sénou, Mopti Ambodedjo et Gao ;
- 100% de la redevance de stationnement à tous les aéroports.

### **5.2.3 ADM**

- 100% de la redevance passagers ;
- 100% de la redevance carburant ;
- 100% de la redevance fret ;
- 100% des redevances de prestations (loyers, parkings véhicules, publicité etc.) ;
- 100% des redevances domaniales.

### **5.2.4 ANAC**

- 100% de la redevance Sûreté ;
- 100% de la Redevance de Développement (répartit suivant une formule fixée par le MET entre l'ANAC, la Délégation de l'ASECNA et ADM) ;
- 100% des redevances de prestations de services.

## **5.3 Structure et indexation des redevances à percevoir par le futur Concessionnaire à l'aéroport de Bamako-Sénou**

La mise en place d'un PPP à l'aéroport de Bamako-Sénou entraînera une réorganisation significative du secteur aérien malien. Le périmètre d'activité

des différents acteurs en place aujourd'hui sera ainsi appelé à évoluer entraînant concomitamment une réorganisation et une réallocation majeure de la répartition des redevances aéronautiques.  
A titre provisoire, les redevances aéronautiques qui seront perçues par le futur Concessionnaire sont les suivantes :

- Une partie de la redevance d'atterrissage ;
- La totalité de la redevance passagers ;
- La totalité de la redevance carburant ;
- La totalité de la redevance de stationnement ;
- La totalité de la redevance fret.

Les montants des redevances aéronautiques qui seront perçues par le futur Concessionnaire au commencement de la concession seront basés sur la tarification actuellement en vigueur à l'aéroport de Bamako-Sénou tel que présenté dans la partie 5.1 du présent Mémoire.

## **6. Programme d'investissements à l'aéroport de Bamako-Sénou**

Les investissements à réaliser par l'investisseur privé à Bamako-Sénou sont constitués par des investissements à court terme en complément des investissements financés par le Millenium Challenge Corporation (MCC) et le Gouvernement du Mali, depuis juin 2009. Les différents investissements réalisés, en cours de réalisation et prévisionnels à l'aéroport de Bamako-Sénou sont présentés ci-après.

### **6.1 Investissements réalisés par le Gouvernement**

Le montant des investissements à réaliser par le Gouvernement du Mali se répartit comme suit :

#### **6.1.1 Construction d'une nouvelle aérogare fret**

Il s'agit de la construction d'un nouveau centre de fret clôturé avec des voies de desserte des côtés ville et piste, des rampes d'accès côté piste, des postes de garde et des dortoirs.

- Surface : 9.496 m<sup>2</sup> ;
- Capacité : au moins 8.000 T de fret par an ;
- Budget : 6.031.698.781 F CFA ;
- Travaux terminés et réceptionnés provisoirement en mars 2010.

#### **6.1.2 Réhabilitation des aérogares passagers**

Il s'agit de l'augmentation de la capacité des installations existantes (accueil, bureaux, etc.) et de l'amélioration du confort et de l'efficacité de traitement des passagers à travers la réhabilitation et la modernisation des infrastructures et équipements, en complément des investissements MCC (voir Partie 7.2).

Ces travaux de réhabilitation des aérogares existantes sont destinés à servir jusqu'à ce que le nouveau terminal financé par le MCC entre en service. Les ouvrages réhabilités seront destinés à d'autres usages dès la mise en service du nouveau terminal. Voici les principales caractéristiques de ces travaux de réhabilitation :

- Surface totale (après les travaux de réhabilitation) : 9.168,11 m<sup>2</sup> ;
- Capacité (après les travaux de réhabilitation) : 400 passagers en heure de pointe ;
- Budget : 7.573.125.492 F CFA ;
- Réception provisoire des travaux prévue en mai 2010.

### **6.1.3 Extension et réaménagement des salons d'honneur**

Ce projet consiste à augmenter les capacités d'accueil, le rehaussement du standing par la construction d'un nouveau bâtiment VIP et la réhabilitation des salons Présidentiel et Ministériel.

- Capacité : Trois salons VIP de haut standing ;
- Budget : 786.477.915 F CFA ;
- Réception provisoire des travaux prévue en mai 2010.

### **6.1.4 Construction d'une route de patrouille le long de la clôture**

Pour améliorer le contrôle de la zone à accès réglementé, une route de patrouille sera réalisée le long du mur de clôture de cette zone. Le montant du projet est estimé à 940 millions F CFA et la fin des travaux est prévue pour décembre 2011.

### **6.1.5 Renouvellement du système d'Aide à l'Atterrissage aux Instruments (ILS/DME)**

Le marché des travaux a été signé le 21 juillet 2008. La mise en service des installations rénovées est prévue courant décembre 2010. Le montant des travaux est de 450 millions F CFA.

### **6.1.6 Renouvellement de la centrale électrique et du balisage lumineux**

Les travaux ont démarré le 12 janvier 2010 et les installations rénovées seront mises en service en avril 2011. Le montant des travaux est de 2.322.336.918 F CFA.

## **6.2 Investissements à réaliser par le MCC**

Le montant du financement au titre de l'Accord de Don du MCC destiné à l'extension et à la modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou est de 179 millions de dollars US. Ce montant se répartit comme suit :

### **6.2.1 Côté piste**

Un montant de 72 millions USD d'investissement est dédié aux infrastructures côté piste (renforcement de la piste d'envol et de l'aire de stationnement commerciale; prolongement de la piste d'envol de 500 mètres; renforcement et extension des bretelles) ;

Le dossier d'appel d'offres des travaux côté piste est en cours de finalisation.

### **6.2.2 Côté ville**

Un montant de 106 millions USD est destiné au développement des infrastructures côté ville (nouveau terminal d'une capacité de 1,5 million de passagers, nouveau bâtiment d'entretien, réseaux d'alimentation en eau potable, réseaux électrique, voiries et réseaux divers, systèmes traitement des eaux usées et des déchets solides) ;

Les offres des travaux côté ville ont été reçues et l'adjudication des travaux est en cours.

### **6.2.3 Renforcement institutionnel**

Un montant de 1 million USD est dédié au renforcement institutionnel du secteur aéronautique malien.

La fin de l'ensemble des travaux financés par le MCC est prévue pour septembre 2012.

## **6.3 Programme d'investissements à la charge du Concessionnaire**

Les investissements à réaliser par le Concessionnaire se décomposent essentiellement en trois catégories :

- les investissements complémentaires jugés nécessaires pour une exploitation optimale de l'aéroport de Bamako-Sénou;
- les investissements d'augmentation de capacité ;
- les investissements de renouvellement (réhabilitation).

Le programme d'investissement sera réalisé sur une période de 27 ans (2012-2039). Le montant estimatif des investissements s'élève à 56.507 millions de FCFA 2009 (FCFA constant) repartis comme suit :

**Figure 19: Investissements prévus à la charge du Concessionnaire à Bamako-Sénou (en MXOF)**

MCC investissement et renouvellement pour le partenaire privé	Renouvellement privé	Investissement initiaux	Année
Équipements additionnels pour le terminal		2.490,7	2012
renouvellement	4.295,8		2024/2036
Formation		500,0	2012
Pré passerelle Est		498,1	2015
6 Pont d'embarquement		2.586,0	2012/2014 /2016
renouvellement	2.586,0		2032/2034 /2036
Accès Routier, stationnement et aménagement paysager		3.736,0	2012
Voie de circulation routière devant être prolongée jusqu'au		747,2	2011
Sortie E et voie de circulation (S24)		1.345,0	2012
Sortie B+voie de circulation code C		846,8	2012
Extension (est) aire de trafic principale		448,3	2020
Extension (ouest) aire de trafic principale		1.095,9	2012
Nouvelle aire de trafic fret		1.394,8	2016
Extension Terminal Passager		9.191,0	2024-2026
Extension de la voie de circulation entre 2 TWY		899,0	2027
Piste, voie de circulation, aires de stationnement	12.000,0		2027-2030
Route de patrouille, renouvellement	400,4		2022/2032
cloture de aéroport renouvellement	300,0		2027
Escaliers et ascenseurs renouvellement	328,0		2032
Groupe électrogène renouvellement	100,0		2028
Modernisation du système de ventilation/climatisation	396,3		2027
Voitures (4X4, Sedan, Minibus)		160,0	2011
Renouvellement après 6 ans	640,0		2018/2024 /2030/2036
Poste de transformation renouvellement	100,0		2032
Mats d'éclairage AST renouvellement	51,0		2032
Forage, pompes, citerne	2.000,0		2026
Soustotal	23.197,5	25.938,7	
Contingencies (15%)	3.479,6	3.890,8	
Total	26.677,2	29.829,5	

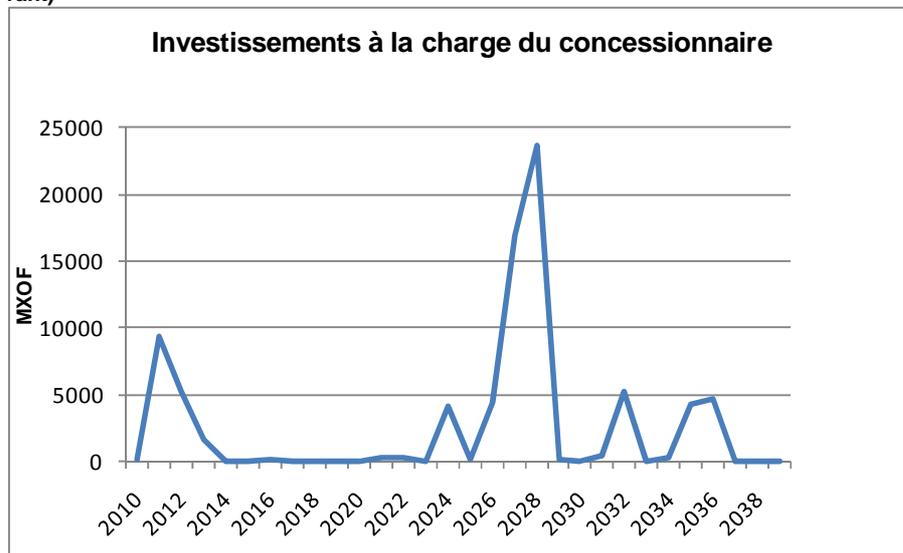
Source: Comité technique, 10 novembre 2009

En FCFA courant, les 56 507 MFCFA 2009 correspondent à un montant de 81 701 MFCFA, avec une prise en considération d'un taux d'inflation annuel de 2,5%.

A ce stade du projet, les autorités Maliennes envisagent de confier au futur concessionnaire le financement et la réalisation du programme d'investissements présenté ci-dessus. Néanmoins, le périmètre et le montant total de ces investissements ainsi que son phasage seront susceptibles d'être modifiés et négociés avec l'investisseur.

Le graphique suivant présente le phasage prévisionnel des investissements à la charge du concessionnaire.

Figure 20: Phasage des investissements à la charge du Concessionnaire (en MXOF courant)



## 7. Principaux résultats financiers du projet

Il est attendu qu'une société de projet soit établie et dédiée à la concession de l'aéroport de Bamako-Sénou. Le présent chapitre présente les principaux indicateurs financiers de la future société de projet.

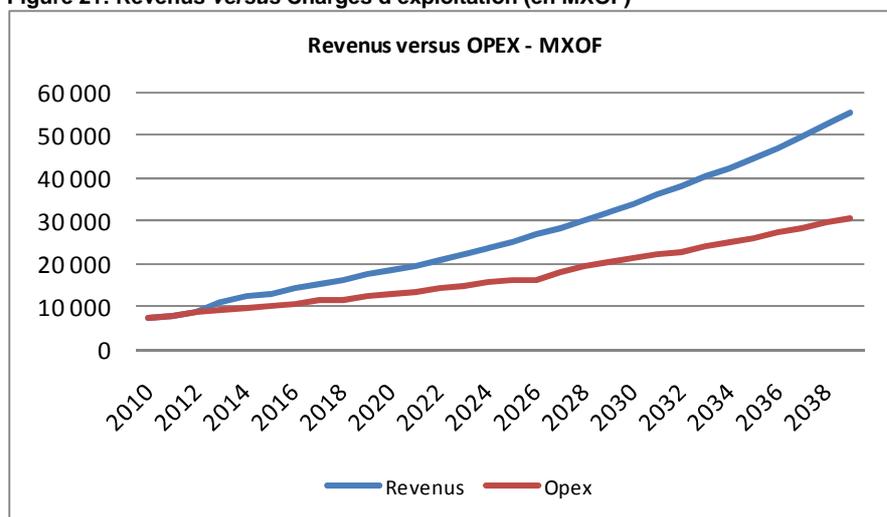
La configuration du projet de mise en concession de l'aéroport de Bamako-Sénou retenue pour le calcul de ces indicateurs est basée notamment sur les éléments suivants :

- Les projections de trafic à l'aéroport de Bamako-Sénou ;
- La structure, le montant et l'évolution des redevances pendant la période de concession ;
- Le programme d'investissement du futur Concessionnaire ;
- Les coûts d'exploitation de l'aéroport de Bamako-Sénou;
- L'environnement macro-économique du projet.

### 7.1 Cash Flow générés par le Projet

Les résultats obtenus sur toute la période de concession sont présentés ci-après :

Figure 21: Revenus versus Charges d'exploitation (en MXOF)



### 7.2 Ingénierie financière envisagée pour le Projet

Le plan de financement du concessionnaire est présenté dans la figure ci-après. Il indique les besoins de financement en FCFA courant en faisant

apparaître le montant prévisionnel des investissements à la charge du futur concessionnaire, tel que présenté dans la partie 6.3, soit 81 761 millions de FCFA courant.

**Figure 22: Plan de financement**

Plan de financement Concessionnaire (en MXOF)					
Emplois	MXOF	MEUR	Ressources	MXOF	MEUR
Investissements initiaux	43 161	59	Fonds Propres Public	0	0
Investissements de renouvellement	38 600	66	Fonds Propres	25 699	39
Intérêts intercalaires	1 902	3	Dettes	59 964	91
Fond de roulement	2 000	3	Autofinancement	0	0
<b>Total</b>	<b>85 663</b>	<b>131</b>	<b>Total</b>	<b>85 663</b>	<b>131</b>

La structure de financement possible du Projet est la suivante :

- 30% de fonds propres ;
- 70% de dette, dont les caractéristiques sont exposées ci-après :

**Figure 23: Structuration possible de la dette financière**

Structure de la dette financière	
Dettes maximum (MXOF)	14 299
Coût de la dette	8,30%
Date de disponibilité	31/12/2009
Fin de la période de tirage	31/12/2013
Date du premier remboursement	31/12/2016
Durée de la période de remboursement	9 ans

### 7.3 Résultats financiers du Projet

Les indicateurs d'équilibre financier (trésorerie et taux de couverture de la dette) sont présentés dans les deux graphiques suivants pour toute la durée de la concession :

Figure 24: Flux de trésorerie du Projet (en MXOF)

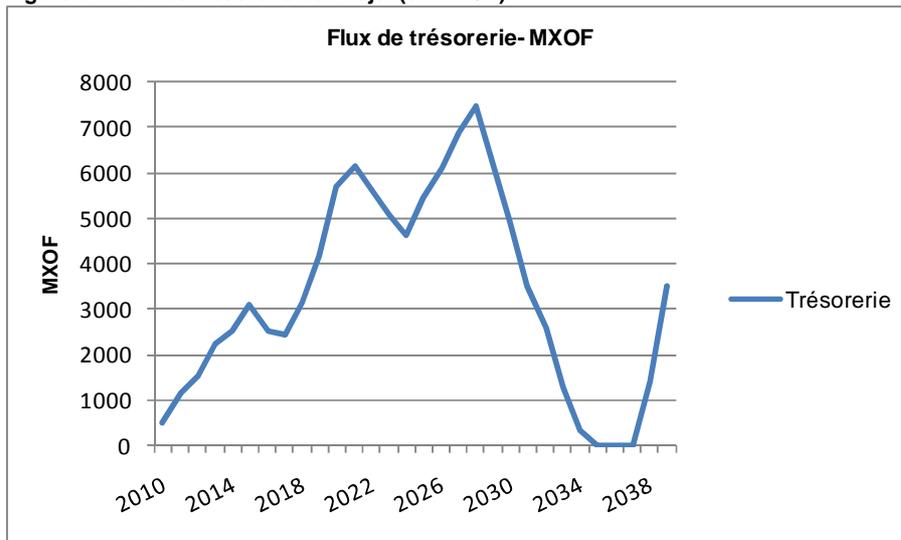
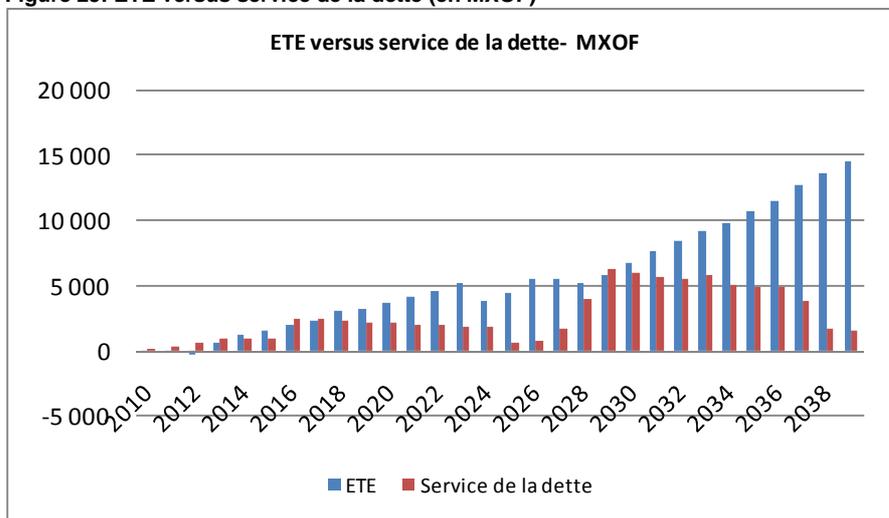
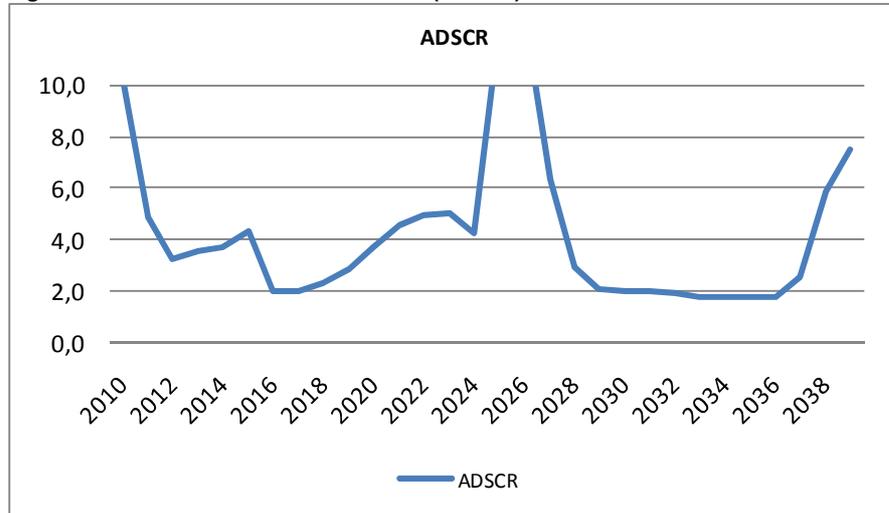


Figure 25: ETE versus service de la dette (en MXOF)



**Figure 26: Taux de couverture de la dette (ADSCR)**



Les résultats financiers du Projet, dans une configuration où aucune redevance de concession n'est payée par le Concessionnaire, sont présentés ci-après :

- Valeur Actuelle Nette (VAN) positive de près de 15.000 MXOF 2009 ;
- Taux de Rentabilité Interne (TRI) du Projet supérieur à 16% ;
- *Return On Equity* (ROE) d'environ 20%.

## **8. Cadre législatif, réglementaire et institutionnel**

### **8.1 Cadre législatif des secteurs aéronautique et aéroportuaire**

Le cadre législatif applicable au Mali est relativement complet. Certaines modernisations sont en cours et leur mise en œuvre simultanément aux opérations de structuration du Projet devraient permettre une bonne prise en compte des nécessités du Projet dans les réformes en cours.

#### **8.1.1 Au niveau international**

Le Mali est partie prenante aux principales conventions et traités suivants concernant le domaine de l'aviation civile dont<sup>1</sup>:

- La Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ("**Convention de Chicago**") : cette convention traite de la navigation aérienne (conditions relatives aux aéronefs, vols au dessus du territoire des Etats parties), de la création des organes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), du transport aérien international, et de dispositions diverses telles que le règlement des différends entre les Etats parties;
- La Convention relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar signée à Dakar le 25 octobre 1974 ("**Convention de Dakar**") : cette convention porte création de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), dont la mission se centralise principalement autour d'activités communautaires concernant le trafic aérien, et subsidiairement autour d'activités nationales au bénéfice des Etats membres pris individuellement, voire d'organismes tiers;
- La **Déclaration de Yamoussoukro** du 7 octobre 1989 : la Déclaration de Yamoussoukro et sa mise en œuvre au travers de la Décision de Yamoussoukro signée en 1999 tendent à créer un espace unique en Afrique, en instaurant le principe du libre accès des transporteurs aériens éligibles aux liaisons intra-africaines.

---

<sup>1</sup> L'OACI fournit aussi sur son site une liste des instruments de droit aérien international en ce qui concerne le Mali: [http://www.icao.int/icao/en/leb/StatusForms/mali\\_fr.pdf](http://www.icao.int/icao/en/leb/StatusForms/mali_fr.pdf) (Accès le 26 juillet 2009).

### 8.1.2 Au niveau régional

Le Mali a ratifié le traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). En matière de transport aérien, l'UEMOA élabore des politiques générales, des règlements et des directives qui sont adoptés en Conseil des Ministres des huit Etats Membres. Les règlements de l'UEMOA ont un caractère supranational et sont d'application pleine et entière dans tous les Etats alors que les directives doivent être transposées dans les règlements nationaux.

Les activités du secteur aéronautique dans l'UEMOA sont régies par le Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA du 27 juin 2002 (ci-après, le "**Code Communautaire**")<sup>2</sup>.

Le Code Communautaire prévoit la création dans chaque Etat membre d'une administration de l'aviation civile dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion. En vertu des dispositions communautaires UEMOA, l'administration de l'aviation civile de l'Etat membre est chargée d'assurer pour le compte de l'Etat membre, les missions de réglementation et de contrôle des activités de l'aviation civile.

Par ailleurs, le Code Communautaire prévoit aussi des dispositions concernant l'ensemble des aspects importants dans les secteurs aéronautiques, et notamment:

- le statut des aéronefs, la circulation des aéronefs et les dommages et responsabilités par rapport au transport aérien dans l'UEMOA et, notamment le Chapitre 4 du Code Communautaire sur les redevances;
- le régime des aéroports, les servitudes aéronautiques et la protection de l'exploitation, l'assistance en escale et la facilitation; et
- les personnels de l'aviation civile.

Par ailleurs, sur le plan sous régional, le Mali a adhéré :

- à la création d'un espace aérien unique conformément à la Décision des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) de juillet 1996;
- au Programme Commun du Transport Aérien des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et à la création d'un espace aérien UEMOA.

La mise en œuvre de ces diverses politiques a conduit à une libéralisation progressive des services aériens en sauvegardant autant que possible les

---

<sup>2</sup> Adopté par règlement N°01/2007/CM/UEMOA portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA

intérêts nationaux et en favorisant le développement du transport aérien national.

### **8.1.3 Au niveau national**

Les dispositions législatives relatives à l'aviation civile contenues dans le Code Communautaire sont complétées au niveau national par le Code de l'Aviation Civile<sup>3</sup>. Le Code de l'Aviation Civile couvre les aspects administratifs, techniques et juridiques de l'activité aéronautique au Mali. Un nouveau code de l'aviation civile, reflétant les évolutions les plus récentes du secteur, est en cours d'élaboration, ce qui peut permettre une prise en compte optimale des caractéristiques du Projet dans la législation applicable.

## **8.2 Cadre juridique et institutionnel des délégations de service public**

### **8.2.1 La passation du contrat**

La concession de travaux et de service public constitue le schéma le plus adapté aux objectifs recherchés par les autorités maliennes. Le droit malien offre, dans son état actuel, un cadre complet permettant de mettre en place, de manière satisfaisante, la concession de l'aéroport de Bamako-Sénou.

Le nouveau Code des Marchés Publics dont s'est doté le Mali en 2008<sup>4</sup> (le "**Code des Marchés Publics**") est une transposition claire et fidèle de la Directive n°04/2005/CM/UEMOA portant procédures de passation, d'exécution et de règlement des marchés publics et des délégations de service public dans l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine. La mise en place d'un partenariat public-privé pour l'aéroport de Bamako-Sénou entre sans ambiguïté dans le cadre du Code des Marchés Publics.

Le Code de l'Aviation Civile prévoit quant à lui expressément la possibilité pour l'Etat du Mali de mettre en concession la gestion d'un aéroport.

Le Code Domaniale et Foncier attribue par ailleurs clairement compétence au Ministre chargé des Domaines pour l'octroi du droit d'occupation sur le domaine publique aéroportuaire. Ce dernier peut valablement déléguer cette compétence sur un projet précis.

L'autorité délégante pourra ainsi être l'Etat du Mali, représenté par le Ministère de l'Équipement et des Transports en tant que Ministère de tutelle de

---

<sup>3</sup> Loi N°93-079 du 29 Décembre 1993 (modifiée)

<sup>4</sup> Décret N°08-485/P-RM du 11 août 2008 portant procédure de passation, d'exécution et de règlement des marchés publics et des délégations de service

l'Aviation Civile, qui aura préalablement reçu délégation du Ministère chargé des Domaines ("l'**Autorité Délégante**"). Cette organisation apportera à l'opérateur privé en tant que futur concessionnaire (le "**Concessionnaire**"), d'une part, le confort d'un projet entrant clairement dans le cadre des textes existants, et, d'autre part, un engagement direct de l'Etat dans le projet.

Les règles applicables à la procédure d'appel d'offres sont précisées au chapitre 11 ci-dessous.

### **8.2.2 Le régime des biens de la concession**

Les biens entrant dans le périmètre de la concession répondront à la classification usuelle dans les Etats d'inspiration civiliste, à savoir :

- Les biens de retour : les ouvrages et équipements fixes, les canalisations, les appareillages, les terrains et les constructions nécessaires à la poursuite de l'exploitation du service public qui demeurent la propriété de l'Autorité Délégante, y compris ceux construits et financés par le Concessionnaire. Ces biens sont mis gratuitement à la disposition du Concessionnaire pendant la période de concession. Ils reviennent à l'Autorité Délégante de plein droit à la fin de la concession.
- Les biens de reprise : généralement les biens accessoires à l'exploitation tels que les véhicules, les engins, les matériels, les outillages, les mobiliers de bureau, le matériel informatique, les stocks, etc. Ils sont acquis par le Concessionnaire pendant la concession. Ils demeureront la propriété du Concessionnaire pendant la durée de la concession. L'Autorité Délégante a la faculté de les racheter ou non à la fin de la concession.
- Les biens propres : il s'agit des biens qui ne sont qualifiés ni de biens de retour ni de biens de reprise. Le Concessionnaire en est propriétaire et en dispose librement.

## **8.3 Autres questions pertinentes**

### **8.3.1 Questions foncières**

L'Aéroport de Bamako-Sénou appartient à la République du Mali et occupe un territoire qui a été classé d'utilité publique à des fins aéroportuaires en 1999. En 1996, le Gouvernement du Mali a adopté un Plan d'Urbanisme Sectoriel (P.U.S.) qui définit les orientations futures de l'aéroport en matière d'aménagement du territoire et d'amélioration aéroportuaires. La superficie totale de l'emprise aéroportuaire est de 7.194 ha, les infrastructures de l'aé-

roport occupant une aire d'approximativement 2.200 ha, tandis que la majeure partie du reste du domaine est occupée par des terres agricoles.

On notera que le Ministre chargé des domaines de l'Etat est chargé de la gestion et de la conservation d'une parcelle de 2.929 ha constituant une partie du domaine aéroportuaire, et perçoit à ce titre une redevance domaniale annuelle. Le reste du domaine aéroportuaire est géré par le Ministre chargé de l'aviation civile.

Une extension du domaine foncier aéroportuaire sur 11,57 hectares de terres agricoles est envisagée. Un relevé cadastral et un recensement socio-économique ont d'ores et déjà été effectués entre juillet et septembre 2007. Le recensement des ayants droits a été mené en étroite collaboration avec les autorités maliennes responsables de la procédure de recensement et d'indemnisation dans le domaine.

Les titulaires de titres fonciers dans l'emprise du domaine aéroportuaire seront, par voie de conséquence, expropriés pour cause d'utilité publique. Dans ces circonstances, un plan d'action de réinstallation a déjà été préparé pour s'assurer que les droits des personnes affectées sont entièrement respectés au regard des lois et règlements maliens et des directives internationales applicables.

### **8.3.2 Le volet social**

Dans le cadre du Projet, les contrats de travail des employés d'ADM les agents de la Délégation de l'ASECNA et éventuellement de l'ANAC seront maintenus.

Les relations de travail sont pour l'essentiel régies par le Code du travail malien. A cet égard, celui-ci prévoit qu'en cas de modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel entrepreneur et le personnel de l'entreprise, leur résiliation ne pouvant intervenir que dans les formes et aux conditions prévues par la section IV du code du travail. En revanche, les conventions collectives et les accords collectifs ne sont pas obligatoirement transférés.

Par ailleurs, nous noterons aussi que les représentants du personnel bénéficient du statut de protection dans l'exercice de leur activité.

### **8.3.3 Le droit des investissements**

Le Code des Investissements, actuellement en vigueur au Mali, a été institué par la Loi N°91-048/AN-RM du 26 février 1991 et modifié par la Loi N°

05-050 du 19 août 2005. Il contient des mesures d'encouragement à l'investissement étranger notamment grâce à la mise en place d'un régime douanier et fiscal privilégié. Toutefois, l'éligibilité du futur Concessionnaire à bénéficiaire des mesures prévues par ce Code n'est pas entièrement claire au regard de la rédaction actuelle du texte.

Un nouveau projet de Code des Investissements auquel le futur Concessionnaire serait éligible est donc actuellement en cours d'adoption.

Il faut également noter que le Mali a conclu avec la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Algérie et le Cameroun des traités bilatéraux d'investissement.

### **8.3.4 Le droit de l'environnement**

Plusieurs textes trouvent à s'appliquer dans le cadre de la concession de l'aéroport de Bamako-Sénou :

- Décret N°03-594/P-RM du 31 décembre 2003 fixant les règles et procédures relatives à l'étude d'impact sur l'environnement relatif à l'Etude d'Impact Environnemental ("EIE"). Aux termes d'études préliminaires déjà menées, on ne prévoit pas à ce stade que le Projet affecte l'environnement d'une façon notable.
- Décret N°06-258/PM-RM du 22 juin 2006, qui prévoit un audit environnemental tous les cinq ans pour tout travail de développement ou activité qui sont potentiellement des sources de pollution, de nuisances ou de dégradation environnementale.
- Loi N°01-020 de mai 2001 et Décret N°01-396 et 397/ P-RM du 6 septembre 2001 relatifs à la pollution due aux bruits.
- Décret N°01-395/P-RM du 6 septembre 2001 relatif au traitement des eaux usées.
- Décret N°90-394/P-RM de septembre 2001 et Loi N°89- 61/AN-RM interdisant l'importation et le transport des déchets dangereux.
- Loi N°02-006 de Janvier 2002 portant Code de l'Eau.



## **9. Eléments de la Convention de Concession**

Le Projet sera mis en œuvre dans le cadre d'une documentation contractuelle conforme aux meilleurs standards internationaux, et intégrera les mécanismes protecteurs usuels dans le cadre de financements de projets.

A titre indicatif, les principaux droits et obligations du Concessionnaire pour la concession de l'aéroport de Bamako, sont résumés ci-après. Cette liste pourra servir de base à la convention de concession pour le Projet (la "**Convention de Concession**").

La convention de Concession sera signée entre l'Etat du Mali, représenté par le Ministère de l'Equipeement et des Transports, d'une part, et le Concessionnaire, d'autre part.

**Figure 27: Les termes de références**

Services Concédés	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les activités actuellement confiées à ADM à l'aéroport de Bamako-Sénou;</li> <li>■ Les activités actuellement confiées à la Délégation de l'ASECNA à l'aéroport de Bamako-Sénou;</li> <li>■ Les activités de gestion du stationnement des aéronefs actuellement effectuées par l'ASAM-SA à l'aéroport de Bamako-Sénou (ensemble les "<b>Ser-vices Concédés</b>")</li> </ul>
Obligations Générales du Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gestion, exploitation, entretien, renouvellement, et développement des installations et services concédés, en conformité avec les normes et recommandations de l'OACI et la réglementation nationale notamment les normes environnementales;</li> <li>■ Assurer le financement (sur fonds propres ou par des emprunts) des investissements et renouvellement des ouvrages, installations et équipements conformément au programme d'investissements, ainsi que le remboursement des emprunts correspondants;</li> <li>■ Gérer et exploiter les Services Concédés, sauf droit de sous-traitance et/ou contrat d'association. Le Concessionnaire demeure néanmoins entièrement responsable envers l'Autorité Délégante;</li> <li>■ Fournir tous les services nécessaires pour répondre aux besoins des usagers et du public et d'assurer l'égalité d'accès et de traitement aux usagers;</li> <li>■ Adaptation, à sa charge, de son service aux exigences nouvelles afin qu'il corresponde aux besoins des usagers et du public;</li> <li>■ Assurer la liaison entre l'Autorité Délégante et les organismes et aéroports internationaux, afin de respecter les normes du trafic aérien en matière d'infrastructures et d'installations commerciales;</li> <li>■ Assurer l'égalité d'accès et de traitement aux usagers;</li> <li>■ Assurer la formation professionnelle de son personnel;</li> <li>■ Atteindre les niveaux de service et les indicateurs de performance précisés dans la Convention de Concession, notamment un niveau de service IATA "C".</li> </ul>
Obligations particulières	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Coordination avec ASAM-SA des services d'assistance en escale et de l'utilisation des aires et installations s'y rapportant ;</li> <li>■ Gestion des aérogares et des aires de trafic, des bâtiments et installations;</li> <li>■ Gestion et maintenance et éclairage des aires de stationnement, installations publiques;</li> <li>■ Développement des activités tertiaires à l'aéroport;</li> <li>■ Mise à disposition d'installations et d'équipements pour divers organes de l'Etat concourant à l'exploitation de l'aéroport;</li> <li>■ Mise en œuvre du plan environnemental;</li> <li>■ Versement à l'Autorité Délégante d'une redevance de concession.</li> </ul>
Exclusivité	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Engagement d'exclusivité de l'Etat malien à l'égard du Concessionnaire pour l'exploitation aéroportuaire dans un périmètre géographique donné.</li> </ul>
Interface avec les autres intervenants à l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Coordination avec l'ensemble des intervenants incluant la personne publique, les agences gouvernementales et les entreprises privées.</li> </ul>
Contrats ou engagements conclus avec des tiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Substitution du Concessionnaire à ADM pour les contrats et obligations commerciales antérieurs relatifs aux Services Concédés;</li> <li>■ Les contrats conclus par le Concessionnaire devront comporter une clause réservant la substitution de l'Autorité Délégante</li> </ul>

Programme d'investissements et programmes annuels d'équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contractualiser un programme d'investissements avec un calendrier précis. Certains investissements pourraient aussi être déclenchés lorsque les niveaux de performance ou la capacité passe en dessous d'un seuil précisé dans la Convention de Concession;</li> <li>■ Approbation préalable des projets : les projets, détaillés en tous points, devront être soumis aux autorités afin d'obtenir leur autorisation préalable.</li> </ul>
Entretien et inspection des installations et équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'entretien, le renouvellement et le renforcement des ouvrages;</li> <li>■ Obligation de permettre à l'Autorité Délégante (ou à son représentant) et au Comité de suivi et de pilotage d'inspecter les installations et équipements.</li> </ul>
Sûreté de l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mise à disposition de l'Etat des installations et équipements nécessaires à ses missions de sûreté et de sauvetage.</li> </ul>
Rétablissement de l'équilibre financier et révision de la Concession	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le Concessionnaire a droit à l'équilibre financier de sa concession, notamment à la couverture de ses charges;</li> <li>■ Force majeure;</li> <li>■ Fait du prince;</li> <li>■ Imprévision, changements des circonstances économiques.</li> </ul>
Durée et renouvellement	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Concession d'une durée de 30 ans;</li> <li>■ Toute demande de renouvellement doit être notifiée à l'Autorité Délégante dans un délai de 2 ans avant l'expiration de la Concession, le renouvellement doit intervenir 1 an au moins avant la date d'expiration.</li> </ul>
Sanction des fautes du Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mise en demeure du Concessionnaire;</li> <li>■ Système de pénalités contractuelles fixées forfaitairement;</li> <li>■ Droit des prêteurs éventuels de remédier à la défaillance du Concessionnaire (substitution totale ou partielle);</li> <li>■ Résiliation unilatérale par l'Autorité Délégante accompagnée par une indemnisation par le Concessionnaire de l'Autorité Délégante, destinée à couvrir les frais engagés pour le Concessionnaire défaillant.</li> </ul>
Indemnités de résiliation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rachat de la Concession;</li> <li>■ Résiliation pour faute du Concessionnaire;</li> <li>■ Résiliation pour faute de l'Autorité Délégante;</li> <li>■ Force Majeure prolongée entraînant la résiliation de la Concession.</li> </ul>

Outre la Convention de Concession, qui constituera l'accord central pour la mise en œuvre du Projet, les accords suivants pourront également être élaborés :

- accord direct entre les prêteurs et l'Autorité Délégante;
- accords d'interface entre le Concessionnaire et les autres autorités publiques qui interviendront dans le périmètre de la Concession (e.g. douane, police, etc..)

## **10. Procédure de mise en place de la concession**

### **10.1 Le cadre juridique applicable**

Le Code des Marchés Publics malien dispose que les délégations de service public sont soumises aux principes fondamentaux suivants :

- l'économie et l'efficacité du processus d'acquisition ;
- le libre accès à la commande publique ;
- l'égalité de traitement des candidats, la reconnaissance mutuelle ;
- la transparence des procédures, et ce à travers la rationalité, la modernité et la traçabilité des procédures.

### **10.2 Les étapes de la procédure d'appel d'offres**

La procédure proposée consiste en une mise en concurrence avec pré-qualification conforme au décret et à ses textes d'application. La procédure comporterait les phases décrites ci-après.

#### **10.2.1 Publicité**

La passation de délégation de service public doit être précédée d'une publicité de nature à fournir une information la plus claire possible sur le projet considéré. Un avis sera publié dans plusieurs journaux internationaux et nationaux ainsi que sur un ou plusieurs sites Internet spécialisés

#### **10.2.2 Pré-qualification des candidats**

Le Code des Marchés Publics prévoit qu'une pré-qualification des candidats peut être organisée. Les candidats devront alors prouver qu'ils répondent aux critères de pré-qualification que l'Autorité Délégante juge appropriés. Cette pré-qualification aura pour objet d'identifier les cocontractants potentiels offrant les garanties techniques et financières suffisantes et ayant la capacité d'assurer la continuité du service public dont ils seront délégataires.

Les critères de sélection seront simples, précis et non susceptibles d'interprétation afin de satisfaire à l'exigence de transparence qui est celle du Gouvernement malien. La simplicité des critères permettra par ailleurs une sélection rapide des candidats pré-qualifiés. Le rôle du processus de pré-qualification n'est pas de sélectionner les meilleurs candidats mais d'éliminer ceux dont les compétences techniques ou la surface financière ne permettraient pas de garantir le fonctionnement satisfaisant du service public.

### **10.2.3 Appel d'offres et sélection des offres**

L'Autorité Délégitante procédera par voie d'appel d'offres ouvert à l'ensemble des candidats pré-qualifiés.

Une phase d'échanges et de discussions approfondies avec l'ensemble des candidats pourra être organisée, avant la soumission des offres, permettant d'examiner les éventuelles suggestions que pourraient souhaiter les candidats. Ainsi, lors de la phase d'échange, les candidats pourront suggérer des modifications à la documentation contractuelle.

### **10.3 Attribution de la Convention de Concession**

Le Code des Marchés Publics dispose que l'attribution d'une convention de délégation de service public s'effectue sur la base de la combinaison optimale de différents critères d'évaluation prévus dans le dossier d'appels d'offres ; tels que les spécifications et normes de performance prévues ou proposées, la qualité des services publics visant à assurer la continuité, les tarifs imposés sur les usagers ou reversés à l'Etat ou à la collectivité décentralisée, le potentiel de développement socio-économique offert, le respect des normes environnementales, le coût, le montant et la rationalité du financement offert, toute autre recette que les équipements procureront à l'Autorité Délégitante, et la valeur de rétrocession des installations.

En l'espèce, il sera fait application de critères d'évaluation objectifs et conformes aux pratiques internationales.

L'Autorité Délégitante publiera un avis d'attribution de convention de délégation de service public.

### **10.4 Contrôle de la passation et de l'exécution des marchés**

La procédure de sélection du délégataire doit être préalablement validée par la Direction Générale des Marchés Publics et des Délégations de Service Public. La Direction Générale des Marchés Publics et des Délégations de Service Public assurera le suivi et le contrôle de la passation ainsi que l'exécution des délégations de service public. L'Autorité de Régulation des Marchés Publics et des Délégations de Service Public exercera ensuite le contrôle du respect des règles nationales et des règles l'UEMOA relatives à la passation et à l'exécution des délégations de service public.



## **10.5 Contact pour la procédure de mise en concession**

Pour toute information complémentaire relative au Projet et durant la procédure de mise en concession de l'aéroport de Bamako-Sénou, la personne qu'il convient de contacter est indiquée ci-après :

Moritz Schmidt

Lufthansa Consulting GmbH  
von Gablenz Strasse 2-6  
50679 Cologne  
Germany

Téléphone : +49 / 221 - 826 - 81 43

Fax : +49 / 221 - 826 - 82 63

Mobile : +49 / 151 - 58 94 05 43

Courriel : [moritz.schmidt@lhconsulting.com](mailto:moritz.schmidt@lhconsulting.com)

## 11. Calendrier de mise en place de la concession

Les dates suivantes sont envisagées pour la réalisation du PPP :

Figure 28: Calendrier de mise en place de la concession

Activités	Date prévue
Publication de l'avis de pré-qualification	10 juin 2010
Envoi du Mémoire d'Information et du dossier de pré-qualification	A partir du 15 juin 2010
Date limite pour déposer un dossier de candidature	30 juillet 2010
Annonce des candidats pré-qualifiés	20 août 2010
Diffusion du Dossier d'Appel d'Offres et ouverture de la "data room"	6 septembre 2010
Audition des candidats	27-30 septembre 2010
Clarifications et modifications éventuelles du Dossier d'Appel d'Offres par l'Autorité Concédante	29 octobre 2010
Date Limite de Soumission	22 novembre 2010
Sélection d'un attributaire provisoire	Février 2011
Signature de la Convention de Concession	Mars 2011

## 12. Le nouveau terminal de Bamako-Sénou

A titre d'information, vous trouverez ci-dessous quelques livrables d'architecture préparés par TECSULT dans le cadre des travaux à réaliser par MCC.

Figure 29: Le nouveau terminal de jour



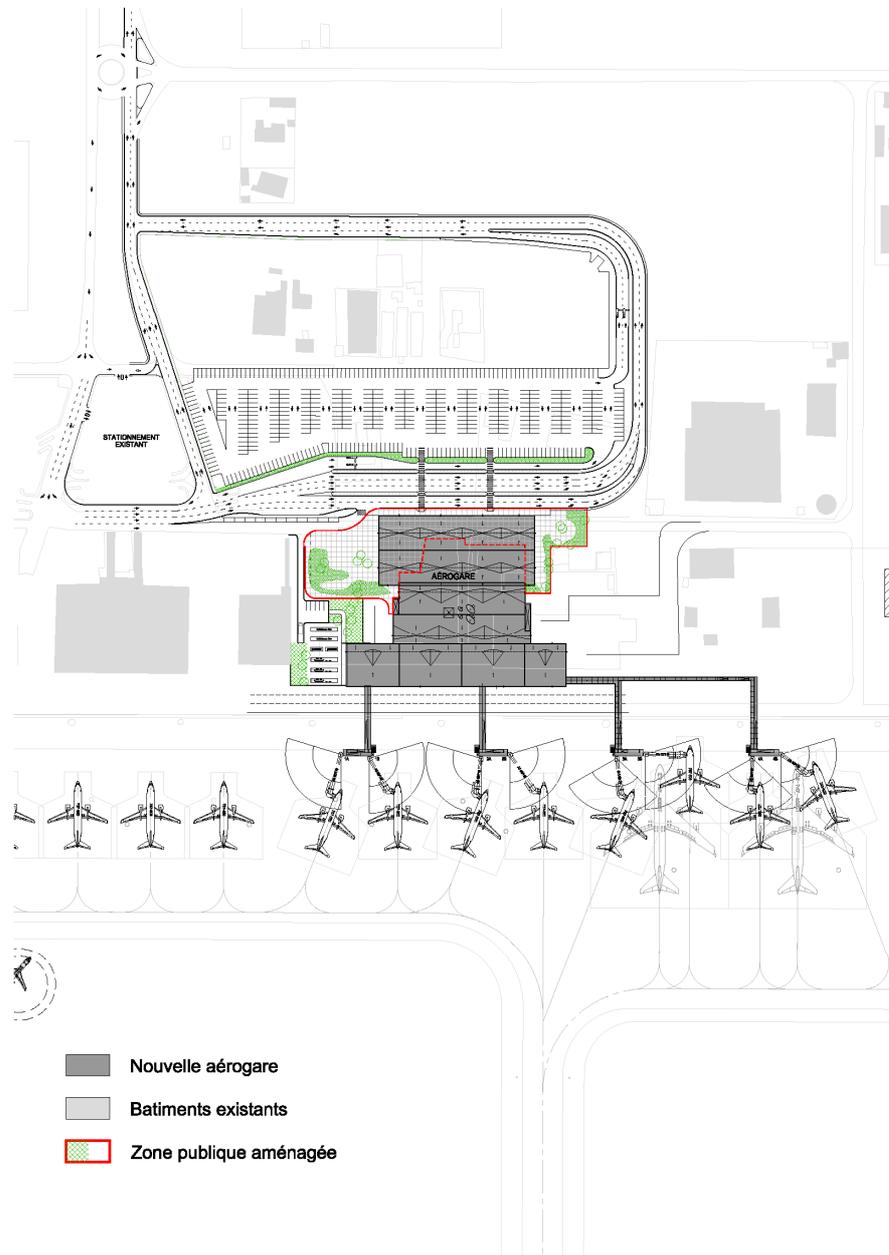
Source: TECSULT, 2009

Figure 30: Le terminal de nuit



Source: TECSULT, 2009

Figure 31: Le plan côté ville



Source: TECSULT, 2009